IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 171)
z dnia 23 lutego 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 171)

23 lutego 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotra Króla (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat stanu bezpieczeństwa operacji lotniczych Polskich Linii Lotniczych LOT w latach 2016–2021.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Samson** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Mikuła** kierownik do spraw bezpieczeństwa Polskich Linii Lotniczych LOT, **kpt. Tadeusz Wrona** instruktor lotniczy w LOT Flight Academy.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Informuję, że znacząca część naszych gości będzie brała udział w posiedzeniu Komisji zdalnie. Posiedzenie Komisji zostało zwołane na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej. Będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

Informuję, że link z dostępem do wideokonferencji wraz z instrukcją użytkowania został wcześniej przesłany posłom oraz zaproszonym gościom przez sekretariat Komisji. Osoby chętne do udziału w wideokonferencji i zabierania głosu proszę o logowanie się do systemu wideokonferencyjnego. Chęć zabrania głosu proszę sygnalizować w aplikacji za pośrednictwem czatu. Jednocześnie informuję, że posłowie obecni na sali obrad głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów.

Zwracam się do państwa posłów, którzy uczestniczą w posiedzeniu zdalnie, z prośbą o zalogowanie się, a do posłów obecnych na sali – o przyłożenie kart do czytników i wzięcie udziału w głosowaniu sprawdzającym kworum.

Przystępujemy do głosowania. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowań, naciśnięcie jakiegokolwiek przycisku. Kworum w naszej komisji wynosi 14 osób.

Sekretariat Komisji proszę o sygnał, jak będziemy gotowi do wyświetlenia kworum – dodam, że najlepszej Komisji. Zostawiamy otwarte? Dobrze. Zatem technicznie robimy tak, w związku z tym, że czasami są opóźnienia dla tych państwa członków Komisji, którzy uczestniczą zdalnie. Zatem proszę wybrać którykolwiek z przycisków i można go też nacisnąć później. Nie będziemy opóźniać tutaj prac Komisji, w związku z tym zaczekamy ze stwierdzeniem kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja na temat stanu bezpieczeństwa operacji lotniczych Polskich Linii Lotniczych LOT w latach 2016–2021. Przedstawiają prezes zarządu Polskich Linii Lotniczych LOT oraz prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Czy zdalnie mamy jakieś uwagi? Nie mamy sygnału. Dobrze. Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę pana prezesa o zabranie głosu. Bardzo proszę, panie prezesie, oddaję panu głos.

Przepraszam, tak mam napisane w scenariuszu. To panie dyrektorze, w takim razie, chociaż… Prezes ULC-u jest – bo tutaj pan poseł mnie poprawia, więc… Zdecydujmy się na coś: jest prezes ULC-u czy go nie ma?

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:
Dzień dobry, prezes ULC-u jest.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):
To dobrze.

Prezes ULC Piotr Samson:
Tylko pytanie, którego prezesa państwo chcecie mieć najpierw – czy prezesa PLL LOT, czy prezesa ULC?

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):
Są sugestie ze strony państwa posłów, że chcielibyśmy prosić najpierw o zabranie głosu przez pana prezesa LOT-u. Tak że oddaję głos panu prezesowi. Przepraszam za to niedopatrzenie w dokładności mojej wypowiedzi.

Panie prezesie, prosimy o włączenie mikrofonu, bo widzimy pana, ale nie słyszymy niestety. Nadal panów nie słyszymy.

Kierownik do spraw bezpieczeństwa Polskich Linii Lotniczych LOT Grzegorz Mikuła:
Jak teraz słychać?

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):
Teraz już tak, dziękuję. Oddaję panu głos.

Kierownik do spraw bezpieczeństwa PLL LOT Grzegorz Mikuła:
Szanowny panie przewodniczący, drodzy członkowie Komisji, zgodnie z przesłanym wcześniej do Komisji oświadczeniem nie będzie z nami pana prezesa Polskich Linii Lotniczych LOT. Ja nazywam się Grzegorz Mikuła, jestem kierownikiem do spraw bezpieczeństwa w Polskich Liniach Lotniczych LOT. Jestem również kapitanem na samolotach Embraer 170 i 190, a ze mną jest pan kapitan Tadeusz Wrona.

Instruktor lotniczy w LOT Flight Academy kpt. Tadeusz Wrona:
Dzień dobry państwu. Emerytowany kapitan w tej chwili, natomiast aktywnie działam jako instruktor lotniczy w LOT Flight Academy.

Kierownik do spraw bezpieczeństwa PLL LOT Grzegorz Mikuła:
Jesteśmy oczywiście gotowi do odpowiedzi na wszystkie państwa pytania dotyczące agendy, czyli stanu bezpieczeństwa w Polskich Liniach Lotniczych LOT w latach 2016–2021. Jeżeli pozwoliliby państwo, jesteśmy też przygotowani, żeby wyświetlić krótką prezentację na temat bezpieczeństwa. Nie wiem, czy teraz, czy w dalszym w porządku obrad.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):
Tak, bardzo proszę. Poprosimy konsekwentnie o zabranie głosu na bazie tej prezentacji, potem przejdziemy do ULC-u i do dyskusji.

Kierownik do spraw bezpieczeństwa PLL LOT Grzegorz Mikuła:
Dobrze. Czy widać już u państwa naszą prezentację?

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):
Tak, widać.

Kierownik do spraw bezpieczeństwa PLL LOT Grzegorz Mikuła:
Zatem przejdźmy przez kilka slajdów, żeby zaprezentować mniej więcej, jaki będzie prawdopodobnie temat naszej dzisiejszej rozmowy, czyli bezpieczeństwo przede wszystkim w Polskich Liniach Lotniczych LOT.

Jak wiemy, bezpieczeństwo jest najwyższym priorytetem w lotnictwie cywilnym, jest to najważniejsza rzecz, jaka jest w każdej linii lotniczej. Dzięki temu, dzięki wieloletnim staraniom całego przedsiębiorstwa jest to najbezpieczniejszy środek transportu, w ujęciu światowym również. Dzięki wprowadzaniu różnych procedur na poziomie globalnym, państwowym, również w naszym przedsiębiorstwie przez dziesięciolecia wypracowali-

śmy kolejne procedury i standardy. Ponadto mamy wielostopniowy i wielopoziomowy system zabezpieczeń na wypadek, gdyby wystąpiły jakiekolwiek zagrożenia, o których musielibyśmy potem mówić na szerszym forum.

Podlegamy oczywiście również ciągłemu nadzorowi regulatorów lokalnych i międzynarodowych. Jest z nami pan prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, pod który podlegamy, nadzoruje nas również EASA, czyli nadzór europejski, jak i ICAO, który jest światowym organizatorem i regulatorem. Ponadto jesteśmy też członkiem IATA, czyli międzynarodowego stowarzyszenia przewoźników lotniczych, którzy też w ten sposób nadzorują nas w kwestiach dotyczących bezpieczeństwa.

Gdy mówimy o bezpieczeństwie, mamy w naszej firmie system zarządzania bezpieczeństwem. Ale żebyśmy odpowiedzieli sobie na pytanie, co jest przedmiotem naszej dzisiejszej dyskusji: bezpieczeństwo to jest stan, w którym możliwość wystąpienia szkody jest zminimalizowana i utrzymujemy ją na dopuszczalnym czy też akceptowalnym poziomie w ramach ciągłego procesu identyfikacji zagrożeń. Taka jest definicja z przepisów z dokumentów międzynarodowych. Realizujemy to w ten sposób, że mamy system zarządzania bezpieczeństwem, którego jestem kierownikiem, w którym mamy systematyczne podejście do zarządzania bezpieczeństwem. Obejmuje to właśnie struktury organizacyjne, czyli mamy dział zarządzania bezpieczeństwem lotniczym, komisję badania zdarzeń lotniczych, która jest lokalna w naszej firmie. Są też różne zakresy odpowiedzialności, każdy z naszych pracowników ma taki zakres odpowiedzialności. Mamy też różne zasady i procedury, które są opisane w licznych instrukcjach, które posiadamy i które zatwierdzamy w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego.

Gdy mówimy o bezpieczeństwie lotniczym, to cały ten system – on jest dosyć skomplikowany – jest regulowany przez przepisy europejskie. Nie będę tutaj może przytaczać konkretnych zapisów. Są to przepisy PART-ORO, ORA.GEN.200, która w zasadzie odnosi się do nadzoru lotniczego, a to wszystko jest w oparciu o wytyczne ICAO, właśnie aneksu 19. ICAO w swoim dokumencie 9859 nakazuje, żeby każda linia lotnicza posiadała coś takiego jak podręcznik zarządzania bezpieczeństwem. Oczywiście go posiadamy – tutaj wyświetlana jest też u państwa strona tytułowa naszego podręcznika. Podlega on oczywiście ciągłym audytom i wymaganiom, nie tylko ze strony Urzędu Lotnictwa Cywilnego i EASA, ale jesteśmy też członkiem IATA i w standardach nadzoru z tej strony jesteśmy audytowani od strony IOSA, to jest jeszcze w zasadzie bardziej dokładne, często ponad to, co jest wymagane przez przepisy, żeby jeszcze więcej różnych barier bezpieczeństwa zostało wprowadzonych. Jest to nasz kluczowy dokument, najważniejszy w zasadzie w liniach lotniczych, jest, jak mówiłem, zatwierdzany przez Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Gdy mówimy o bezpieczeństwie, nie da się pominąć sprawy tak ważnej jak kultura sprawiedliwego traktowania. Jesteśmy sygnatariuszem deklaracji w sprawie kultury bezpieczeństwa w lotnictwie wprowadzonej do Polski przez prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Byliśmy jednym z pierwszych jej sygnatariuszy. Czym jest kultura sprawiedliwego traktowania? Jest to zachęta do tego, żeby dobrowolnie, ale też niezwłocznie, informować o zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo lotnicze. Przepisy nakazują raportowanie obowiązkowe, które oczywiście robimy. Jest dosyć szeroki wachlarz rzeczy, spraw krytycznych dla bezpieczeństwa, które trzeba raportować – i jest to wymagane przez przepisy. Ale całość systemu opiera się też na tym, że dostajemy dużo dobrowolnych informacji od naszych załóg, od pracowników, czasami również od pasażerów. Każdy, gdy coś zauważy, może do nas wysłać mejl, na przykład zauważył coś przez okno niepokojącego – my się oczywiście tym zajmiemy. Ale gdy mówimy o kulturze sprawiedliwego traktowania, dla nas niezwykle istotne jest, że panuje ochrona osób zgłaszających zdarzenia przed negatywnymi konsekwencjami, takimi jak jakieś konsekwencje służbowe. Zwłaszcza jeśli czyn był nieumyślny i niezamierzony. Gdy ktoś nam raportuje w dobrej wierze jakieś zagrożenie bezpieczeństwa, natychmiast oczywiście na nie reagujemy. Ponieważ dla nas jest ważne to, jak do czegoś doszło – a nie kto jest winny – oraz co możemy poprawić. Właśnie na tym polega cały fenomen bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, że zadajemy sobie pytania, jak do tego doszło i co możemy poprawić, a nie – kto jest winny i jak go ukarać. Jakaś krótka satysfakcja z tego, że kogoś ukarzemy, nic nam więcej nie da, a kiedy sobie zadamy pytanie, w jaki sposób możemy coś poprawić, jaka procedura zawiodła, to możemy działać, żeby takie coś już nigdy więcej nie zaistniało.

Cały system zarządzania bezpieczeństwem opiera się na czterech filarach. To jest taka podstawa w zasadzie w naszym przemyśle lotniczym, jest to „Polityka bezpieczeństwa". W zasadzie jest to jeden z najważniejszych dokumentów w firmie. Jest on opublikowany w instrukcji operacyjnej w części A, jest też na korytarzach – w zasadzie w naszym biurowcu na każdym piętrze jest na korytarzu, jest w intranecie. Każdy pracownik doskonale ją zna. Jest to przedmiotem również audytów. Tam mamy zapisane to, że bezpieczeństwo jest dla nas najważniejsze, zaangażowanie wyższego kierownictwa, jak i każdego pracownika do tego, żeby zajmować się sprawami bezpieczeństwa.

Następnie jest zarządzanie ryzykiem. Gdy dowiemy się o czymś, jest jakieś zgłoszenie, staramy się zidentyfikować, co to jest za zagrożenie, jakie ryzyko jest z tym powiązane i w jaki sposób możemy jest mitygować.

Wtedy dochodzimy do tego, żeby zapewnić bezpieczeństwo. Gdy już wiemy, że coś jest nie tak, to wtedy działamy. Jest implementacja różnych procedur, są wprowadzane nowe procedury, są zwiększane fundusze w konkretnych częściach firmy lub wymieniane części lotnicze, gdy na przykład dotyczy to spraw techniki lotniczej.

Na końcu też nie można pominąć tego filaru, jakim jest promocja bezpieczeństwa, czyli właśnie to, że wychodzimy do naszych pracowników, mówimy im, do czego doszło, jak do tego doszło, żeby raportowali lub że to, co miało miejsce, jest nieakceptowalne – i żeby tak nie robili.

Cały ten proces można podsumować w czterech krótkich krokach. Są to: identyfikowanie zagrożenia, szacowanie ryzyka… Bo należy wiedzieć, że raportów dostajemy ponad 1000 w niektórych latach, 1600, z tego co pamiętam, jest naszym najwyższym wynikiem. Nie każdy raport, który otrzymujemy, jest powiązany z jakimś ryzykiem lub nie może ono w żaden sposób eskalować. Zatem gdy oceniamy, że coś nie jest powiązane z ryzykiem, mamy już tę informację, gdy dostaniemy jakieś dalsze raporty, być może wtedy zaczniemy działać. Ważne jest, że istnieje ta historyczna baza danych, do której możemy spojrzeć. Gdy jednak z szacowania ryzyka wyniknie, że należy jakieś działania podjąć, wprowadzamy działania łagodzące, właśnie w tym celu, żeby zredukować ryzyko wystąpienia jakiegoś incydentu, o którym musielibyśmy szerzej potem mówić.

Jakie mamy źródła zagrożeń i sposoby identyfikacji? Jednym z nich jest oczywiście czynnik ludzki. Wszyscy są ludźmi, nie mamy jeszcze robotów na naszych pokładach, więc każdy się może pomylić. Jest to jakieś źródło zagrożenia, ale też często sposób wyjścia z tego, co się stało. Nasi piloci świetnie sobie radzą, jak było zresztą widać przez kilka ostatnich dni, niezwykle wietrznych. Można było oglądać również w telewizji, jak nasi piloci lądowali w niezwykle ciężkich warunkach, gdy wsparcie samolotu i różnych jego systemów nie jest możliwe do użycia.

Innym czynnikiem jest czynnik techniczny. Jako że samolot składa się z setek tysięcy różnych części, każda może zawieść, ale przez to, że ten system tak doskonale działa, to tylko dowiemy się, że jedna z dziesięciu części odpowiadających za jeden system – a często zabezpieczenia są zdwojone, poczwórne – przestała działać. Możemy zacząć coś z tym robić: możemy zmienić części na nowsze, możemy się skontaktować z producentem i wtedy oczywiście wymienić je w ramach jakichś biuletynów bezpieczeństwa.

Są czynniki zewnętrzne. Naszym najczęstszym incydentem, jaki mieliśmy w zasadzie we wszystkich lotach, od kiedy istnieje system zarządzania bezpieczeństwem lotniczym, są zderzenia z ptakami. Są to często czynniki, które do nas po prostu przychodzą – i nie możemy z nimi za dużo zrobić. Oczywiście wymagamy teraz zabezpieczeń – w związku z tym, że ten system u nas działa, latamy na przykład tylko do portów lotniczych, które mają opublikowany sposób zarządzania okolicznymi warunkami naturalnymi.

Są również różne czynniki organizacyjne: powiązane ze zmianami struktury czy z recesją, niezwykle intensywnym rozwojem, jaki był w ostatnim czasie w naszej firmie. Jest to również powiązane z jakimś źródłem zagrożeń, które musimy analizować – i oczywiście to robimy. A w jaki sposób je identyfikujemy? Możemy albo zrobić to reaktywnie, czyli badamy zdarzenia. Jest to jeden z gorszych sposobów, bo gdy już coś się już wydarzyło, to się wydarzyło – już jest trochę za późno, żeby o tym mówić, możemy już tylko działać, żeby to się nie wydarzyło ponownie. Ale też działamy oczywiście proaktywnie. W naszej firmie są audyty bezpieczeństwa, inspekcje bezpieczeństwa – rocznie

jest ich kilkadziesiąt, jak nie kilkaset. Podlegamy też audytom zewnętrznym, właśnie też z Urzędu Lotnictwa Cywilnego. To też jest kilkadziesiąt audytów rocznie. Ale mamy też właśnie te systemy raportowania dobrowolne, na których tak często polegamy. I są też przewidujące. Mamy dosyć rozwinięte systemy monitorowania różnych zagrożeń, czy to dane z czarnych skrzynek, czy też jakieś trendy światowe. Na tej podstawie zanim coś się w ogóle wydarzy, widzimy, że rośnie nam współczynnik podejść, które nie są ustabilizowane – możemy zadziałać, zanim to eskaluje do czegokolwiek poważnego.

Tak jak wcześniej już była mowa, celem całego systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym nie jest wyeliminowanie ryzyka, bo wiemy, że nie da się wyeliminować całkowicie ryzyka. Staramy się je zminimalizować do poziomu, który jest akceptowalny, czy to przez przepisy, czy też rozwiązania po prostu dla naszej firmy jako całości i dla naszych pasażerów. W tym celu korzystamy właśnie z takiej matrycy zagrożeń, gdzie na jednej osi, jak widać, jest dotkliwość ryzyka – czy to jest nieistotne, czy poważne, czy też może katastrofalne – a z drugiej strony mamy prawdopodobieństwo tego, że wystąpi. Gdy coś jest skrajnie nieprawdopodobne i powoduje nieistotne zagrożenie, nie będziemy na to jakoś szczególnie zwracać uwagi, dopóki nie stwierdzimy, że to jest jednak wyższy poziom zagrożenia.

Gdybyśmy mieli do czynienia z czymś, co byłoby często i w dodatku miało katastrofalne skutki – takich na szczęście nie mamy, przeważnie jest to w ostatnich latach niespotykane – to oznaczałoby natychmiastowe zaprzestanie operacji, co oczywiście czasami też by trzeba zrobić, pomimo kosztów, które nie są w tym momencie aż tak istotne.

Tutaj być może jeden z ważniejszych slajdów. Mamy tutaj liczbę naszych lotów. Jak widać, do czasu wystąpienia pandemii COVID-19 ich liczba rosła znacząco, potem nastąpił spadek. Ale tutaj chciałbym zwrócić państwa uwagę na tę czerwoną linię. Od momentu podpisanie deklaracji Just Culture w 2016 r. liczba raportów na 1000 operacji w ujęciu dwunastomiesięcznym cały czas rośnie, a po wystąpieniu pandemii COVID-19 liczba raportów jeszcze bardziej wzrosła, zwłaszcza tych dobrowolnych, dla nas najbardziej istotnych, co może świadczyć o tym, że system zarządzania bezpieczeństwem naszej firmy jest zdrowy i dosyć dobrze sobie radzący.

Z mojej strony to jest wszystko, co przygotowaliśmy dla państwa. Jedynie taka jedna ostatnia informacja, która wydaje się ważna w kontekście, w którym tutaj się spotkaliśmy, czyli stan bezpieczeństwa. W latach 2016–2021 średnia europejska poważnych incydentów na 100 tys. operacji to jest 1,86. W Locie w ostatnich dwóch latach 2020–2021 nie mieliśmy ani jednego poważnego incydentu.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Tylko taka techniczna prośba. W związku z tym, że państwo tę prezentację pokazaliście online, jest prośba o to, żeby ją po posiedzeniu Komisji przesłać na adres sekretariatu Komisji, żebyśmy mogli ją również przekazać wszystkim posłom w związku z tym, że część osób pracuje online.

Kierownik do spraw bezpieczeństwa PLL LOT Grzegorz Mikuła:

Oczywiście.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo.

Teraz poproszę o zabranie głosu przedstawicieli Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Bardzo proszę.

Prezes ULC Piotr Samson:

Dzień dobry, panie przewodniczący, dzień dobry, państwu, paniom i panom posłom.

Pierwsza informacja dzisiaj jest taka: łączymy się z państwem z lokalizacji gościnnej, bowiem za godzinę będę musiał wsiąść na pokład samolotu Polskich Linii Lotniczych LOT i udać się do Brukseli, więc łączymy się z lotniska Chopina, tak żeby móc jak najdłużej być z państwem. Jestem w towarzystwie wiceprezesa Andrzeja Kotwicy, odpowiadającego za standardy lotnicze, oraz dyrektora Jerzego Adamskiego, który jest dyrektorem Departamentu Operacyjno-Lotniczego.

Przygotowaliśmy również dla państwa prezentację. Ponieważ temat jest dość szeroki, to zdecydowaliśmy, że chcemy państwu pokazać pewne podejście statystyczne do kwestii bezpieczeństwa. Zaraz, jeżeli państwo pozwolicie, przełączymy się na tę prezentację.

Jeśli chodzi o nadzór nad kwestią bezpieczeństwa, to Urząd Lotnictwa Cywilnego sprawuje taki nadzór nad wszystkimi podmiotami lotniczymi…

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Panie prezesie, przejdźmy na tryb pełnoekranowy. Tam jest taki przycisk „pełny ekran”.

Prezes ULC Piotr Samson:

Pełny ekran, dobrze. Przepraszam.

Nie widzimy tego. Jeszcze raz spróbujemy włączyć, bo nie widzimy tego przycisku.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Jak pamiętam Power Pointa, to wydaje mi się, że to jest u góry na belce. W tej chwili widzimy znowu tylko pana prezesa, a prezentacja w ogóle zniknęła.

Prezes ULC Piotr Samson:

Dobrze, jeszcze raz spróbujemy. A teraz, czy państwo coś widzicie?

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Nadal pana prezesa w pełnej krasie, że tak powiem, to znaczy na pełnym ekranie.

Prezes ULC Piotr Samson:

Dobrze, OK. Używamy tego, żeby załączyć prezentację – nie wiem, dlaczego nam się to nie udaje. Naciskamy „udostępnij”.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Tak, mamy. Teraz potrzebujemy, żeby to było na pełnym ekranie. Jeżeli się nie da, to „pokaz slajdów” – to byłoby chyba najprościej.

Prezes ULC Piotr Samson:

Teraz lepiej?

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Nie, jest to samo, co było. Pan jest w trybie roboczym tej prezentacji po prostu. Chyba jak państwo ją robiliście, to ktoś ją tak zapisał. Chodzi o to, żeby zrobić tryb prezentacji.

Prezes ULC Piotr Samson:

Jesteśmy na pokazie slajdów teraz. Włączyliśmy pokaz slajdów.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

To dobrze, to już niech tak zostanie. Lepiej tak niż nic – jak mówiła moja babcia.

Prezes ULC Piotr Samson:

Dobrze, OK, to jeszcze raz. Będziemy kontynuować ten sposób dobrze?

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dobrze, panie prezesie. Proszę przejść do prezentacji. Dziękuję bardzo.

Prezes ULC Piotr Samson:

Tak jak mówiłem, Urząd Lotnictwa Cywilnego i prezes urzędu prowadzi swoje działania nadzorcze w oparciu o szereg rozporządzeń – jest rozporządzenie Ministerstwa Infrastruktury z października 2020 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego. Również w oparciu o decyzje i rozporządzenia Komisji Europejskiej, dlatego że działamy wszyscy w kontekście działań EASA. Dodatkowo jest rozporządzenie Komisji Europejskiej z 26 listopada 2014 r. w sprawie nadzoru nad ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych oraz rozporządzenie Komisji Europejskiej z 3 listopada 2011 r. w sprawie ustanawiania wymagań technicznych i procedur administracyjnych odnoszących się do załóg w lotnictwie cywilnym i jeszcze w sprawie zgłaszania analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym.

Innymi słowy, pod kątem bezpieczeństwa patrzymy przez pryzmat kwestii operacji lotniczych, kwestii sprawności technicznej samolotów, licencjonowania personelu oraz

kwestia właśnie Just Culture, czyli zgłaszania wszystkich incydentów – to, o czym powiedzieli koledzy z LOT-u.

Teraz przejdźmy do pewnej statystyki, bo ta statystyka jest ważna w kontekście lat, o których mówimy. To, co należy cały czas brać pod uwagę, to jest dynamiczna sytuacja, jeśli chodzi o skalę działania Polskich Linii Lotniczych LOT i prawie dwukrotny wzrost ilości statków powietrznych i operacji w okresie od 2015 r., szczególnie do roku 2019. Potem, jak państwo wiecie, nastąpiła pandemia i zdecydowany spadek operacji lotniczych.

Ten slajd pokazuje nam współczynnik ilości kontroli wykonanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego do niezgodności, które pokazywały się w poszczególnych latach.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Panie prezesie, niestety problem polega na tym, że cały czas widzimy ten pierwszy slajd, a pan najprawdopodobniej u siebie je przesuwa, więc trzeba coś technicznie tam zmienić albo musi pan to powiedzieć bez slajdów.

Prezes ULC Piotr Samson:

Nie, spróbujemy jeszcze raz.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

O, teraz się ruszyło.

Prezes ULC Piotr Samson:

Teraz ruszyło?

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Ruszyło, tak. Teraz to ruszyło po prostu bardzo zdecydowanie, aż się slajd rozmazał.

Prezes ULC Piotr Samson:

Dobrze, bo byliśmy w trybie „pokazuj slajdy", a okazuje się, że wy nie widzicie tego w trybie „pokazuj slajdy". Dobrze.

Proszę państwa, merytorycznie, ten slajd pokazuje nam w układzie lat 2016–2021 liczbę kontroli, które były wykonane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego we wszystkich obszarach, oraz liczbę niezgodności. Jak państwo widzicie, jest pewien trend. Natomiast to, co widzimy, to jest znaczący spadek niezgodności w 2020 r., kiedy ruch w dużej mierze nam zmalał – taka była nie od nas zależna sytuacja – i następnie wzrost tych niezgodności w 2021 r., kiedy ruch powoli zaczynał się podnosić do góry. Warto też zauważyć, że z naszego punktu widzenia to, że nie ma niezgodności czy nie ma incydentów, to jest sygnał ostrzegawczy. Tak jak powiedzieli koledzy z LOT-u, z punktu widzenia Just Culture czym więcej zgłoszeń, tym dla nas jest to informacja, że system działa. Dlatego że jest to system bezpieczeństwa, który jest systemem anonimowym, i wiemy, że wtedy cała organizacja jest skupiona na bezpieczeństwie. Tak że to jest slajd ogólny, który pokazuje nam trend.

Jeśli chodzi o liczbę naszych kontroli, to ona się mniej więcej utrzymywała na poziomie ok. 20 w ciągu każdego roku i ilość niezgodności, która występowała w tym czasie.

Na kolejnych slajdach przejdziemy do poszczególnych obszarów funkcjonalnych. Pierwszy obszar to jest obszar operacji lotniczych. Tłumacząc na bardziej prosty język – sam obszar latania jako takiego i operacji samolotami. Tutaj widzimy sytuację, kiedy ten trend niezgodności jest dużo bardziej pozytywny, tzn. nie jest on zsynchronizowany z wielkością ruchu, bo widzimy, że wielkość ruchu w 2021 r. poszła do góry, natomiast ilość niezgodności jest mniejsza. To, co widzimy na tym slajdzie, to widzimy, że był wzrost ilości niezgodności w roku 2018 i 2019, ale było to m. in. też spowodowane tym, że organizacja bardzo rosła, tempo przyrostu organizacji było bardzo duże. Dlatego też, statystycznie biorąc pod uwagę ilość tych operacji, również zrobił się trend wzrostowy w latach 2018–2019, a następnie te niezgodności spadły w roku 2020 i 2021.

Kolejnym obszarem jest obszar zarządzania obsługą techniczną. Tutaj ważne jest to, żeby stwierdzić, że obsługa techniczna podzielona jest na dwa obszary. Jeden obszar to jest zarządzanie obsługą – i to jest w spółce matce PLL LOT, natomiast obszar wykonania samej obsługi jest w spółce córce czy spółce siostrze – LOT AMS. Wszystko to jest w ramach polskiej grupy lotniczej. Czy państwo widzicie slajdy, czy dobrze widać?

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Tak.

Prezes ULC Piotr Samson:

Dobrze. Teraz, jeśli tutaj spojrzymy na trend, to mamy generalnie sytuację polegającą na tym, że mieliśmy trend wzrostowy, jeśli chodzi o liczbę niezgodności do roku 2018, natomiast w momencie, gdy od roku 2019 i 2020 znowu nam spadła ilość operacji, niezgodności spadają. Natomiast mamy wzrost ilości niezgodności w roku 2021, ale jest to znowu proporcjonalne z tym, jak wygląda trend. Czyli tutaj widzimy ten wzrost, pewną proporcjonalność do trendu, jeśli chodzi o ilość operacji. Warto jeszcze nadmienić, że do 2019 r. zdecydowanie wzrastała ilość statków powietrznych. Od 2021 r. ilość statków powietrznych jest na podobnym poziomie, trochę spadła, a obsługa techniczna związana jest ze statkami powietrznymi.

Kolejny slajd pokazuje nam ilość niezgodności stwierdzonych w spółce siostrze w ramach grupy, tj. LOT AMS – Aircraft Maintenance Services. Czyli tu mówimy o samych fizycznie przeglądach samolotów. Tutaj widzimy znowu sytuację taką, że mieliśmy trend spadkowy do 2018 r., 2019 r. – on był jakby zupełnie niezależny od ilości operacji – i następnie trend wzrostowy w roku 2020 i 2021.

Kolejny obszar to jest obszar, jeśli chodzi o szkolenie personelu. Tutaj mamy sytuację taką, gdzie widzimy, że mieliśmy stosunkowo dużo niezgodności w roku 2020. Natomiast jeżeli spojrzymy na całość, to tych niezgodności w układzie nominalnym jest bardzo mało. Warto też zwrócić uwagę na to, że LOT zmienia swoją strukturę w zakresie szkolenia. Do roku 2020 szkolenie i nadzór nad szkoleniami pozostawał w firmie matce, w Locie, natomiast od roku 2021 zdecydowano, że kwestia szkoleń przejdzie do kolejnej spółki siostry LOT Flight Academy. Jest z nami kapitan Wrona, który tak jak na początku powiedział, jest właśnie w tej spółce zatrudniony. Mamy tutaj taką sytuację, kiedy obecnie, już od początku tego roku de facto, następuje wygaszanie kwestii szkoleniowej w Locie, a całe szkolenie przechodzi do LOT Flight Academy.

Kolejny slajd pokazuje nam kwestię niezgodności w zakresie szkolenia personelu technicznego. Znowu dotyczy to tylko LOT AMS, czyli spółki córki. Jak widzimy tutaj, niezgodności praktycznie nie było. To są jakieś minimalne jednostkowe niezgodności, ale również to tylko wykazuje, że Urząd Lotnictwa Cywilnego cały czas aktywnie nadzoruje Polskie Linie Lotnicze LOT.

Teraz chciałbym państwu pokazać kwestie zgłaszania zdarzeń. To, co pokazywałem do tej pory, to było działanie ULC-u w ramach procedur i to, co dostrzegaliśmy. Teraz, niezależnie od tego, mamy cały czas system zdarzeń oparty o centralną bazę zgłoszeń, mamy taki system anonimowy. On jest też połączony z działaniem Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych. PKBWL ma ten sam podgląd na ten system. Znowu, jeżeli zobaczycie państwo, jeśli chodzi o trend, to widzimy, że mieliśmy trend wzrostowy do 2019 r., czyli ilość zgłoszeń, która była totalnie – to było związane z tym trendem wzrostowym, jeśli chodzi o przewozy, jest to statystyka – następnie spadek w roku 2020 i znowu trend wzrostowy od roku 2021. Jeśli spojrzymy na górną tabelkę, to widzimy tutaj również podział na wypadki, poważne incydenty, incydenty i kwestie pozostałe.

Może przejdę do następnego slajdu, to będzie lepiej widać. Widzimy, że jeśli chodzi o wypadki, to tak naprawdę mieliśmy tylko jeden wypadek w 2018 r. To było lądowanie samolotu dash Q400 na lotnisku w Warszawie bez wysuniętego podwozia. Tam się nikomu nic nie stało, ale samolot został lekko uszkodzony. W pozostałych latach nie było żadnych kolejnych wypadków. Jeżeli znowu przejdziemy do poważnych incydentów, to stosunkowo jest to na bardzo niskim poziomie. Jeżeli spojrzymy na wartości nominalne, to najwięcej tych incydentów było w 2019 r., kiedy mieliśmy ten bardzo dynamiczny przyrost przewozów. Jeśli spojrzymy na incydenty, to znowu sytuacja wygląda podobnie jak na poprzednich slajdach: wzrost w 2019 r. – ten rok 2019 był takim rokiem szczególnym – spadek w roku 2020 i zobaczyliśmy znowu incydenty w 2021 r.

To może, co chciałbym jeszcze skomentować, to porównanie roku 2019 i 2021. Tutaj operator i cała sytuacja w lotnictwie była w zupełnie dwóch skrajnych okolicznościach. W 2019 r. operator Polskie Linie Lotnicze LOT, jak i całe lotnictwo było na ścieżce mak-

symalnego rozwoju, bardzo dużo operacji. Incydenty m.in. wynikały z tego, że tych operacji było bardzo dużo, latało się bardzo dużo samolotami. Natomiast to, co przyniósł COVID, to spowodował, że piloci przestali latać tak często, jak latali, samoloty również nie były tak często w powietrzu, w związku z tym pojawiła się zupełnie inna sfera ryzyk – sfera ryzyk wynikała z tego, że po prostu nie wykonywało się tych czynności tak często. Nasza diagnoza jest taka, że to, co widzimy w 2021 r., jest przede wszystkim pochodną tego wychodzenia z COVID-u.

Tutaj mam taki slajd podsumowujący, jeśli chodzi o kwestie zdarzeń. Znowu macie państwa nałożone linie: trend liczby zdarzeń – to jest ten kolor bardziej blady – oraz liczby operacji. Widzimy to, że była korelacja trendu do 2019 r., bo wtedy były przyrosty, jeśli chodzi o operacje. W 2020 r. spadło, bo nie było operacji. W 2021 r. widzimy zwiększenie ilości zdarzeń versus trend operacje. To jest jakby główny wniosek z naszej analizy, polegający na tym, że ten czynnik powracania do latania po COVID-19 – to nie chodzi o to, że załogi są chore, bo nie są chore; wszyscy są zdrowi, kiedy latają – natomiast wyszło się z pewnej wprawy. W tym momencie jednym z elementów krytycznych jest przede wszystkim kwestia utrzymania umiejętności na symulatorach i szkolenia na symulatorach, co oczywiście PLL LOT wykonuje. Natomiast mimo szkolenia na symulatorach niestety liczba rejsów, które się odbywały, była dużo mniejsza. To jest sytuacja, która występuje w całym lotnictwie. Te porównania mamy, one są również zgłaszane na poziomie EASA, ja też biorę udział w tych spotkaniach – i w innych krajach, u innych operatorów widzimy dokładnie ten sam trend, który jest pochodną tego, co stało się z lotnictwem w pandemii.

Proszę państwa, tyle. Jeżeli państwo macie jakieś pytania, to oczywiście – na tyle, na ile będziemy w tym momencie gotowi odpowiedzieć – służymy pomocą. Natomiast ponieważ temat jest tak szeroki, jeżeli będą jakieś pytania bardzo szczegółowe, być może nie będziemy tu i teraz mogli na nie odpowiedzieć, dlatego bardzo prosimy o to, żeby te pytania były do nas wysłane pisemnie, i ustosunkujemy się do nich. Prezentację również wyślemy państwu zaraz po zakończeniu naszego spotkania.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo, panie prezesie.

Zanim otworzę dyskusję, chciałbym tylko powiedzieć, żeby formalności stało się zadość, że w międzyczasie otrzymałem informację od sekretariatu Komisji, że mamy kworum.

Mam zapisaną do głosu jako pierwszą panią poseł Krystynę Sibińską. Tylko, panie prezesie, formułę przyjmiemy taką, bo oczywiście może się zdarzyć, że będą jakieś bardzo techniczne, skomplikowane pytania, na które dzisiaj pan i przedstawiciele LOT-u mogą nie odpowiedzieć, ale nie będziemy robić tak, że posłowie będą do państwa pisać pisma, tylko proszę, żeby państwo je sobie zapisali i potem na piśmie odpowiedzieli. To tylko prosiłbym o to, żeby… To znaczy informuję pana, że taką formułę przyjmujemy.

Oddaję głos pani poseł Sibińskiej i otwieram dyskusję. I przyjmuję też kolejne zapisy. Bardzo proszę.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Szanowni państwo, ponieważ tematem dzisiejszego posiedzenia Komisji jest informacja na temat stanu bezpieczeństwa operacji lotniczych Polskich Linii Lotniczych LOT w latach 2016–2021, myślę, że to jest odpowiedni czas i odpowiednie miejsce, żebyśmy my jako posłowie dowiedzieli się o tym, jakie zostały poczynione ustalenia w sprawie jednego z głośniejszych incydentów w tym czasie, a mianowicie niezgodnego z przepisami lotu z prezydentem Rzeczypospolitej na podkładzie.

Wiemy, że w tym temacie były tuszowane informacje, zarówno przez urzędników, jak i szefów instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo oraz władze PLL LOT. Takie wnioski można wyciągać ze stenogramów rozmów, które zostały ujawnione przez media.

To zdarzenie miało miejsce 2 lipca 2020 r., więc czas ten jest odpowiedni do tematu naszego dzisiejszego spotkania. Wiemy, że samolot z prezydentem na pokładzie wystartował po zamknięciu wieży kontroli lotów na lotnisku w Babimoście. W tym czasie przez

kilka minut maszyna znajdowała się w niekontrolowanej przestrzeni – samolot mógł się zderzyć z innymi obiektami latającymi. Było to narażenie pierwszej osoby w państwie na niebezpieczeństwo.

Wiemy, że prokuratura wszczęła postępowanie w tym zakresie. Natomiast od tego zdarzenia minęły już blisko dwa lata. Te slajdy, które zobaczyliśmy, prezentowane zarówno przez jednego, jak i drugiego pana – możemy takimi slajdami się posługiwać i mówić, jakie są procedury, ale to wydarzenie z 2 lipca 2020 r. pokazało, że procedury procedurami, a później życie okazuje się iść zupełnie obok tych procedur. Nie dziwiłabym się takiemu postępowaniu, gdyby natychmiast zadziałały właśnie odpowiednie służby, gdyby natychmiast wszczęto właśnie postępowanie wyjaśniające i kontrolne, żeby natychmiast zostały wyciągnięte konsekwencje wobec osób, które zawiniły i które nie dopełniły tych wszystkich procedur. Natomiast wiemy, że próbowano tuszować te wszystkie wydarzenia, zamiast wszcząć procedury, o których ładnie państwo mówicie, pokazując slajdy – to tak się nie działo. Więc od wyjaśnienia tej historii zależy też wiarygodność zarówno jednej, jak i drugiej instytucji, bo jak się mają czuć zwykli obywatele, kiedy tak naprawdę pierwszy obywatel Rzeczypospolitej został narażony poprzez złamanie wszelkich procedur.

Dziękuję bardzo.

I tak, jak panowie to obiecywali, byłabym wdzięczna za szczegółowe odpowiedzi na piśmie. Oczywiście oprócz tego, co państwo będziecie w stanie powiedzieć teraz, w czasie posiedzenia naszej Komisji.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pani poseł Paluch, mam zapisanego też pana posła Laska, pana posła Jońskiego. I pana posła Sterczewskiego teraz. Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo.

Mam pytanie następujące. Oczywiście słyszeliśmy tutaj o tym, że dosyć niebezpieczne sytuacje w okolicach lotnisk stwarzają ptaki i że normalnie, tak jak wiemy, na lotniskach dla ochrony przed ptakami operują sokolnicy. Mam pytanie, czy w tej materii w ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy zmieniła się sytuacja w zakresie dostępności – mieliśmy do czynienia ze zmianą prawa łowieckiego, które zakazało szkolenia ptaków łowczych. Moje pytanie sprowadza się do tego: czy państwo odczuwacie jakieś braki w tym zakresie w związku z tymi zmianami, które nastąpiły?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo, pani poseł. Pan poseł Lasek…

Jeżeli pan to uzasadni jednym zdaniem, to się przychylę. Bardzo proszę, pan poseł Joński.

Poseł Dariusz Joński (KO):

To ja uzasadnię ten wniosek….

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Nie, to żarcik oczywiście był. Bardzo proszę.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Za chwilę jestem sprawozdawcą w jednym z punktów na posiedzeniu Sejmu, więc chciałbym też mieć tę przyjemność i zadać pytanie.

Pani poseł przed momentem pytała o tę sprawę z 2 lipca 2020 r. Pamiętamy tutaj to posiedzenie podkomisji, na którym to wszystko, co się później wydarzyło, też to założenie tej grupy, na której zresztą pan Lasek został przeproszony, na szczęście, przez pana ministra Horałę. Ale to nie chodzi tylko i wyłącznie o słowa, ale o to, co się tam wydarzyło. Parę miesięcy później prokuratura też wszczęła postępowanie. Chciałbym zapytać, czy LOT ma w tej sprawie jakieś informacje i na jakim to jest etapie. Jakie wyciągną

z tego wnioski? Może powtarzam tu pytanie pani poseł, ale faktycznie to ma dość ważne znacznie też w kontekście tego, co się wydarzyło w 2020 r.

Ale teraz przechodząc do pytań już dotyczących ostatnich tygodni i miesięcy. Bezpieczeństwo oczywiście to nie tylko same samoloty – oczywiście urządzenia, ale przede wszystkim ludzie. Pamiętam ten moment pandemii, kiedy podjęto decyzję o dofinansowaniu LOT-u w wysokości 3 mld zł z pomocy publicznej. Nikt chyba tutaj nie protestował. To była największa kwota, jaką dostała w Polsce firma – 3 mld na to, żeby LOT utrzymał załogę, utrzymał firmę, żeby krótko mówiąc, ta tradycja i historia została utrzymana.

Ku naszemu zdziwieniu już parę tygodni później usłyszeliśmy, że najpierw pracownicy dostawali zmniejszenie do pół etatu – tu mówimy o osobach zatrudnionych w Locie. Następnie część z tej załogi została w ogóle zwolniona. Oczywiście najpierw jeszcze wynagrodzenia 40%, wbrew oczywiście związkom zawodowym, ale też opiniom tych osób, gdyż ta kwota nie pozwalała na to, żeby mogły się utrzymać – zaczęły szukać nowej pracy, a część została zwolniona. Mówimy o ponad 100 osobach załogi, która oczywiście została wyszkolona, w którą zainwestowano, dzięki której możemy się czuć bezpiecznie. Otóż to, rozpoczęły się zwolnienia, można powiedzieć, grupowe i to musi oczywiście niepokoić, dlatego że prezes LOT-u obiecywał, że kiedy pandemia minie, te osoby zostaną na nowo przyjęte do pracy w pierwszej kolejności. Tak się jednak nie dzieje – przyjmuje się nowe osoby, w które trzeba oczywiście zainwestować, przeszkolić. Wiemy, że to nie trwa tydzień ani dwa. Takie osoby są szkolone dużo dłużej, co ma wpływ oczywiście, w moim przekonaniu, na bezpieczeństwo.

Chciałbym w związku z tym zadać kilka pytań. Po pierwsze, jaki wpływ na bezpieczeństwo LOT-u ma likwidacja funkcji instruktorów w Dziale Personelu Pokładowego? To po pierwsze.

Po drugie, jak wytłumaczyć można zwolnienie i przeniesienie szefowych pokładu, instruktorów, superwizorów i obecnie zastępowanie ich nowymi osobami, bez doświadczenia na tych stanowiskach, dopiero się uczącymi? To jest rozwinięcie do tego, co przed momentem mówiłem.

Pytanie następne: czy będą kolejne zwolnienia grupowe? Jeśli tak, to chcielibyśmy usłyszeć kiedy. Dlaczego pozyskuje się nowych członków personelu pokładowego, a nie zatrudnia tych zwolnionych, z uprawnieniami, zgodnie z ustaleniami i przyrzeczeniami złożonymi przez zarząd LOT-u? Czy LOT ma zabezpieczone środki na okoliczność przegrania spraw sądowych z pracownikami, którzy wystąpili oczywiście do sądu?

Ale też chciałbym zapytać, jaki jest cel powstania LOT Airlines i jaka jest sytuacja tej spółki. Ile kosztuje utrzymanie bazy w Budapeszcie? Ile osób tam jest zatrudnionych?

Również wiele pytań, które chcieliśmy zadać z panem posłem Laskiem, panem posłem Poncyljuszem, dotyczy wykorzystania tych 3 mld zł. Proszę państwa, 3 mld zł to jest ogromna kwota pieniędzy. Mówimy tutaj o 100–150 pracownikach z ogromnym doświadczeniem. W kontekście tych 3 mld utrzymanie tych 100, nawet 150 osób – to jest kilkanaście milionów. To są żadne pieniądze w kontekście 3 mld. Można przecież było utrzymać, a nie zwalniać albo szukać innych na to miejsce. W związku z tym też chcielibyśmy usłyszeć, czy zarząd w tym czasie, kiedy innym obniżał, również sobie obniżył wynagrodzenia. To dotyczy i 2020 r., i 2021 r. Pytamy również o premię za 2019 r., 2020 r., 2021 r.

Krótko mówiąc, w podsumowaniu chciałbym zapytać o w ogóle strukturę wydatkowania tych przyznanych 3 mld zł pomocy państwowej dla LOT. Czy one już zostały w całości wydane, czy też nie? Czy będzie kolejny wniosek o dofinansowanie LOT-u? Jeśli tak, to na co te środki zostały wydane?

Chcę powiedzieć, że to są publiczne pieniądze. Rozumiem spółkę, ale to są nasze publiczne pieniądze, które zostały do niej skierowane. Jeszcze raz chcę podkreślić, że wszyscy, jak jesteśmy, byliśmy za tym, żeby LOT ratować i je przekazać, ale również przekazać te pieniądze na te osoby, które odpowiadają za bezpieczeństwo. Mówię tutaj m.in. o pracownikach pokładowych, mówię tutaj oczywiście o wszystkich osobach zatrudnionych – i chciałbym usłyszeć odpowiedź. Nie wiem, czy pan prezes jest w stanie nam odpowiedzieć.

Chcę też bardzo wyraźnie powiedzieć tutaj, na posiedzeniu Komisji, że od kilku miesięcy staramy się spotkać z prezesem LOT-u, który obiecuje poprzez sekretariat, że się

spotka z posłami Koalicji Obywatelskiej, i do dzisiaj tego spotkania nie ma. Uważam, że brak obecności pana prezesa w ogóle dzisiaj na tym posiedzeniu po raz kolejny pokazuje, że pan prezes unika spotkania z parlamentarzystami, z posłami, nie chce odpowiedzieć na dość nurtujące, ale dość ważne też z punktu widzenia bezpieczeństwa pytanie. Zatem to jest też pytanie być może w próżnię, ale chcę zapytać oczywiście, kiedy pan prezes znajdzie czas.

Tych pytań było wiele, więc jednocześnie bardzo proszę pana prezesa, który dzisiaj z nami rozmawia, jeśli nie zna odpowiedzi na wszystkie pytania – bo rozumiem, że skład osobowy dzisiaj świadczy m.in. o tym, że na część pytań możemy nie uzyskać odpowiedzi, chociażby w kontekście spraw finansowych – to bardzo proszę i panie przewodniczący, zwracam się również do pana, żeby prezes LOT-u odpowiedział na piśmie na każde z tych pytań.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Już o tym wcześniej mówiłem, więc chyba nie ma sensu, żebym powtarzał.

Pan poseł Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie prezesie, szanowni goście, Wysoka Komisjo, chciałbym na początku podziękować panu prezesowi Samsonowi za informację dotyczącą zdarzeń zarejestrowanych w CBZ-ecie, ale tak naprawdę za informację dotyczącą wyników kontroli przeprowadzonych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w Polskich Liniach Lotniczych LOT na tle również niezgodności, które zostały tam stwierdzone. To jest bardzo cenna informacja, myślę, że jeszcze zapoznamy się z nią, kiedy otrzymamy tę prezentację.

Natomiast zabrakło mi – i tu jest moja uwaga do pana kapitana Mikuły, szefa bezpieczeństwa lotniczego w Polskich Liniach Lotniczych LOT – troszeczkę takiej syntetycznej informacji statystycznej co do zdarzeń lotniczych zarejestrowanych właśnie czy zgłaszanych w Polskich Liniach Lotniczych LOT. Niezgodności to jest jedna rzecz, to jest coś, co pokazuje nam, że te procedury, które zostały stworzone, nie we wszystkich punktach są wypełnione – i po to jest przeprowadzany proces kontroli, żeby tego typu niezgodności identyfikować i usuwać. Natomiast – tak jak zresztą pan prezes Samson wspominał – zdarzenia typu incydenty się zdarzają, można powiedzieć, praktycznie cały czas w czasie eksploatacji.

Mam tutaj pytanie do przedstawicieli LOT-u – i myślę, że panowie są tutaj najlepszymi adresatami tego – jak wygląda liczba zdarzeń zgłaszanych zarówno w ramach obowiązkowego systemu zgłoszeń, jak i dobrowolnego systemu raportowania w ostatnich pięciu latach. Jak procentowo się to rozkładało na poszczególne działy: na operacje lotnicze, na technikę, zarządzanie statkami powietrznymi? Interesują mnie też zdarzenia zgłaszane przez personel pokładowy. To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie, niemniej istotne: wiem, że LOT posiada naprawdę bardzo dobrą Komisję Badania Zdarzeń Lotniczych, która od lat zatrudnia tam specjalistów, ale dochodzą do mnie informacje, że w ostatnich latach większość zdarzeń jest badanych tak jakby samodzielnie, czyli nie są pod nadzorem Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych. Z tego co pamiętam, do 2016 r. większość incydentów zgłaszanych przez Polskie Linie Lotnicze LOT, które były liderem, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo w Polsce, była jednocześnie w jakiś sposób nadzorowana, czyli te badania prowadzone przez Komisję Badania Zdarzeń Lotniczych były nadzorowane również przez specjalistów – członków Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych. Ostatnio dochodzą do mnie informację, że tych nadzorów jest bardzo niewiele, i chciałbym uzyskać tutaj potwierdzenie tego lub informację, że jest wręcz przeciwnie. Jak długo trwa badanie zdarzenia lotniczego prowadzonego przez Komisję Badania Zdarzeń Lotniczych? Średnio. Bo w kontekście choćby zgłaszanego tutaj przez panią poseł Sibińską zdarzenia w Zielonej Górze, w Babimoście – dwa lata na incydent czy poważny incydent lotniczy… Chyba że to badanie zostało przejęte przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, ale tak czy inaczej, z tego co pamiętam, wewnętrzne badanie powinno być przeprowadzone.

Mam też pytanie dotyczące floty. Proszę państwa, bo dzisiaj Polskie Linie Lotnicze LOT eksploatują, o ile dobrze pamiętam, 75 samolotów, z czego 15 to są długodystansowe B787. Są również eksploatowane, które w tym roku wyjdą dalsze, embraery, boeingi 737. Jak wygląda sprawność tych samolotów? Bo zgłoszenia też są różne, pod względem flot. Czyli zdarzenia techniczne pod względem flot tych samolotów. Słyszałem, że dwa samoloty boeingi 787 stoją od dłuższego czasu zaparkowane w Rzeszowie. Nie wiem, czy to prawda, ale może odnieślibyście się państwo do tego tutaj. Myślę, że na długim dystansie LOT najbardziej się rozwinął chyba w latach 2017, 2018, 2019, w związku z czym co jest powodem tego, że te samoloty nie latają i nie zarabiają?

Czy LOT planuje wymianę floty w najbliższym czasie, w przeciągu najbliższych, załóżmy, ośmiu lat? Z informacji, które posiadam, które z Polskich Linii Lotniczych LOT zostały przekazane do IATA, wynika, że planowana na 2030 r. flota samolotów eksploatowanych przez Polskie Linie Lotnicze LOT ma sięgnąć 148 samolotów. Na tej podstawie zresztą tworzono plany rozwoju czy uzasadniające rozwój Centralnego Portu Komunikacyjnego, czym tutaj akurat nie będziemy się zajmować. Ale 148 samolotów teoretycznie, przy 75 dzisiaj, wydawałoby się, że to nie jest… Jest to dwukrotny wzrost, ale w przeciągu ośmiu lat jest to możliwe. Ale z danych, które zostały przekazane IATA, wynika, że tak naprawdę z floty samolotów, która dzisiaj jest eksploatowana, zostanie tylko 15 samolotów, czyli boeingów 787 – czyli pozostałe chyba prawie 133 samoloty będą samolotami nowymi. Nowe samoloty to znowu szkolenia załóg, personelu pokładowego, inżynierów, zmiany operacyjne, współpraca ze spółką córką LOT AMS, czyli w zakresie obsługi – to na pewno będzie miało wpływ na bezpieczeństwo i tu też chciałbym uzyskać odpowiedź. Jeżeli panowie nie są akurat kompetentni w tym zakresie, to też prosiłbym o przekazanie panu prezesowi Milczarskiemu tych pytań i żeby odpowiedź została udzielona na piśmie.

I w ramach tego jeszcze – już kończę pytanie – ile jest aktualnie zatrudnionych pilotów i personelu pokładowego, z podziałem na umowę o pracę i na inne formy zatrudnienia, i czy państwo w ogóle badaliście wpływ formy zatrudnienia na liczbę incydentów lotniczych? Może były prowadzone tego typu analizy. Czy ta liczba personelu, która jest dzisiaj zatrudniona w LOT, jest wystarczająca dla zapewnienia pełnej operacyjności wszystkich samolotów i czy planowane są jakieś większe nabory personelu latającego czy personelu pokładowego? To jest też pytanie w kontekście tego, które przedstawił pan poseł Joński, bo mamy takie informacje, że personelowi pokładowemu, który albo odszedł z pracy, albo zszedł z pokładu i pracuje na płycie, nie są proponowane powroty, mimo że mają uprawnienia i mają odpowiednie doświadczenia, a w ich miejsce jest zatrudniany nowy personel. Wydaje się, że to nie jest dobre rozwiązanie z punktu widzenia bezpieczeństwa.

Jeszcze raz chciałbym podziękować za przedstawione prezentacje i proszę o odpowiedź na pytania.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł przewodniczący Jerzy Polaczek, bardzo proszę, i potem głos zabierze pan poseł Sterczewski.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie prezesie, szanowni państwo przedstawiciele PLL LOT, skupiłbym się w kilku pytaniach, które za chwilę zadam, oczywiście na tym, co jest przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, czyli na szeroko rozumianym zarządzaniu bezpieczeństwem lotów i na tej części zadań w Locie, jaka – jak w każdej linii lotniczej – jest istotna i jest odnosząca się do problematyki szkoleń, utrzymania kompetencji, utrzymania nawyków itd.

Natomiast korzystając z tego, że jest tutaj też pan prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, myślę, że warto by się pokusić o kilka uwag ze strony pana prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na kanwie tego sporu, który narasta w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Mówię tu w kontekście przede wszystkim zapewnienia bezpieczeństwa w polskiej przestrzeni powietrznej, bo to jest, powiedzmy, na dzisiaj pewna dyskusja teoretyczna, natomiast ona może mieć bardzo konkretny wpływ, nie mówię tutaj w wąskim zakresie,

bo to są bardzo konkretne wymogi, które są związane z zapewnieniem przepustowości tej przestrzeni w odniesieniu do liczby personelu PAŻP-u na dyżurach itd. To jest oczywiście pytanie obok. Według uznania prośba o ewentualny komentarz ze strony Urzędu Lotnictwa Cywilnego, do na razie tego przyszłego – mam nadzieję, że to nie nastąpi – scenariusza. Tutaj zadaję to pytanie tak pro publico bono.

Natomiast powiem z mojej strony i powiem to subiektywnie, jako poseł, który korzysta od ponad 25 lat z państwa usług jako pasażer – to z oczywistych względów przekłada się później na różnego rodzaju konkretne uwagi, na pewne spostrzeżenia, które człowiek wnosi też z racji pracy w Komisji Infrastruktury.

Pierwsze pytanie, które jest moim pytaniem, ale ono wynika też z dyskusji z pilotami PLL LOT-u, odnosi się do sporu, który Polskie Linie Lotnicze LOT mają z Boeingiem – nie tylko jako jedna linia lotnicza. Przekłada się to na taki skutek, że LOT musi kupować części zamienne, zwłaszcza na przykład do dużych boeingów 787 czy do innych, za gotówkę, co też może powodować pewnego rodzaju napięcia, jeśli chodzi o użytkowanie samolotów. Prosiłbym tutaj ewentualnie o komentarz przedstawiciela Polskich Linii Lotniczych LOT. Czy tutaj występują jakieś ewentualne ryzyka związane z zapewnieniem bezpieczeństwa lotów w kontekście tego sporu, który m.in. LOT ma z Boeingiem na kanwie wiadomych problemów Boeinga.

Drugie pytanie, które chciałbym zadać również naszym przedstawicielem PLL LOT tutaj, dotyczy takich uwag, które kierują m.in. piloci czy personel, który obsługuje połączenia czarterowe. Dlatego że tam się powtarza jak pewnego rodzaju mantra pewna konkluzja ze strony personelu lotniczego, która odnosi się do stosunkowo bardzo, można powiedzieć, umiarkowanej sfery wypoczynku dla załóg, z uwagi na to, że – jak rozumiem – załogi nocują w takich hotelach, gdzie jak się zauważa, nie nocuje personel innych linii lotniczych. Mówię tutaj o pewnym bardzo praktycznym jakimś komforcie wypoczynku dla załóg. Czy ta kwestia była jakoś analizowana właśnie pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa i pewnego takiego stabilnego komfortu dla załóg lotniczych, w szczególności dla pilotów?

Padały tutaj ze strony moich przedmówców również pytania dotyczące pomocy publicznej dla LOT-u. Uważam, że ta decyzja rządu w przypadku polskich linii lotniczych – i nie tylko – uratowała te linie w czasie pandemii, ale przede wszystkim zapewniła polskim liniom lotniczym, myślę, że w sposób ramowy, bardzo dobrą i utrzymującą się ofertę adresowaną do pasażerów. I to warto docenić. Oczywiście okres pandemii nie jest okresem łatwym. On bardzo mocno ingeruje zarówno w samą ofertę Polskich Linii Lotniczych LOT, w siatkę połączeń – jest mniejsza stabilność tych połączeń z uwagi na różnego rodzaju uwarunkowania związane z pandemią, które są wprowadzane przez poszczególne państwa, ale myślę, że to również wpływa na komfort i bezpieczeństwo pracy personelu lotniczego i pilotów. I w konkluzji pytanie, ono może się wydawać banalne albo – można powiedzieć – potoczne, ale jak przedstawiciele PLL LOT oceniają, subiektywnie oczywiście, atmosferę wewnątrz w Locie w czasie pandemii w kontekście bezpiecznego wykonywania połączeń przez personel pokładowy i przez pilotów? Czy wpływ pandemii w przypadku państwa jest stosunkowo neutralny? Czy on jakoś mocniej destabilizuje warunki wykonywania operacji lotniczych właśnie pod względem bezpieczeństwa?

Tyle z mojej strony. Jest wiele innych pytań, myślę, że warto na kanwie tych informacji kiedyś trochę szerzej omówić prace Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, na kanwie tych incydentów, które są na pewno udziałem innych przewoźników lotniczych polskiej przestrzeni powietrznej, czy zwracać uwagę na pewne powtarzające się incydenty lotnicze, które można jakoś później skonkludować we wnioskach. Ale to jest, myślę, inna dyskusja. Nie chcę zadawać wielu innych pytań, które są niezwiązane z problematyką dzisiejszego posiedzenia, ale prosiłbym ewentualnie o udzielenie odpowiedzi na te trzy, które zadałem przed chwilą.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Pan poseł Sterczewski, bardzo proszę.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie prezesie, bezpieczeństwo w lotnictwie to nie tylko samoloty, lotniska, beton, ale przede wszystkim ludzie. Niestety w ostatnim czasie otrzymujemy niepokojące sygnały, że to bezpieczeństwo, szczególnie ze względu na warunki pracy, nie jest zapewnione. Dlatego jest wiele pytań, które wymagają odpowiedzi. O kilku z nich wspominali moi przedmówcy, ja chciałbym konkretnie zapytać m. in. o to, dlaczego aż tyle osób jest zatrudnionych na umowach cywilnoprawnych. Polskie Linie Lotnicze LOT zatrudniają blisko trzy razy więcej pracowników na kontraktach niż na etatach wśród personelu pokładowego, a przecież obowiązki wykonywane przez obie grupy niczym się nie różnią. Osoby z personelu pokładowego zatrudnione zarówno na umowę o pracę, jak i kontrakt B2B noszą te same uniformy, odbywają wspólnie te same szkolenia, wykonują na pokładzie te same obowiązki – różni je jedynie dokument podpisany z pracodawcą. Zwracała również na ten problem uwagę Państwowa Inspekcja Pracy. Dlaczego tak jest, dlaczego takie proporcje?

Dalej, dlaczego uniemożliwia się pracownikom i pracownicom przejście z umowy B2B na umowę o pracę mimo składanych wniosków i identycznego właściwie zakresu obowiązków? Czy LOT zdaje sobie sprawę, że to treść umowy, a nie nazwa dokumentu decyduje finalnie o zakwalifikowaniu stosunku jako umowy o pracę bądź umowy B2B? Dlaczego pracownikom uniemożliwia się negocjacje warunków zatrudnienia? Dlaczego dla takiego samego zakresu obowiązków wynagrodzenia osób zatrudnionych na umowę B2B i umowę o pracę są tak drastycznie różne? Dlaczego LOT szuka oszczędności w kieszeniach pracowników i pracownic?

Jeszcze historia z zeszłego miesiąca. Spółka córka LOT-u zatrudniała pracowników na stanowiska personelu pokładowego bez zastosowania się do przepisów prawa pracy gwarantujących pierwszeństwo w ubieganiu się o stanowisko pracowników objętych rok wcześniej zwolnieniami grupowymi. Dlaczego jest tak, że jakimś ludziom odmawia się ponownego zatrudnienia? Dlaczego w ten sposób ci ludzie są traktowani? Dlaczego tu mamy do czynienia po prostu z podwójnymi standardami? Jakie jest uzasadnienie takiego postępowania, które właśnie wykluczyło poprzednio zatrudnionych? Czy ma to związek z zeszłorocznymi protestami właśnie pracowników LOT? W jaki sposób LOT odniesie się do dowodów świadczących o tym, że część osób zatrudnionych zwalniana w ramach zwolnień grupowych straciła pracę w wyniku postów i treści, które umieszczały w swoich mediach społecznościowych? Czy spółka LOT w związku z tym prowadzi jakąś inwigilację, monitoring osób, które zatrudnia? Czy mamy do czynienia w związku z tym z cenzurą treści nieprzychylnych obecnie rządzącym? Dlaczego spółka ingeruje w prywatne życie osób, które zatrudnia, w treści, które są udostępnione nie w czasie pracy, tylko w czasie wolnym, w prywatnych kanałach? Uważam, że to jest bardzo niepokojąca tendencja, i uważam, że powinna być wyjaśniona.

Tyle pytań ode mnie. Wiem, że pytań jest sporo, najprawdopodobniej trudno będzie panu prezesowi na wszystko odpowiedzieć, w związku z tym bardzo będę wdzięczny za odpowiedź na piśmie, jak również przyłączam się do apelu moich przedmówców: cały czas czekamy na spotkanie z prezesem LOT i mamy nadzieję, że te wszystkie sprawy będą wyjaśnione i że w końcu bezpieczeństwo i godne warunki pracy będą zapewnione w polskich liniach lotniczych.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Pan poseł Suchoń, bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Bardzo uprzejmie dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, panowie prezesi, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, myślę, że tu już bardzo dużo zostało powiedziane, więc zadam trzy konkretne pytania i prosiłbym też bardzo o konkretne odpowiedzi.

Po pierwsze, o środki, które zostały udzielone – ta pomoc publiczna, która została udzielona LOT-owi w trakcie pandemii. Nie mam żadnych wątpliwości, że to w interesie naszego państwa, natomiast rzeczywiście jest to dwuznaczne, jeżeli z jednej strony obywatele dają kredyt zaufania firmie, która jest ważna, ale ta firma to zaufanie w jakiś spo-

sób podważa, stosując różnego rodzaju metody dotyczące ograniczenia kosztów pracowników. Rozumiem, że rynek lotniczy jest niezwykle konkurencyjny. To jest oczywiście wyzwanie dla wszystkich, jak pogodzić te wszystkie wyzwania. Niemniej jednak stoi pod dużym znakiem zapytania, czy to tak rzeczywiście powinno wyglądać. Czy tak wysokie wsparcie ze strony państwa nie powinno być brane pod uwagę właśnie w kontekście relacji z pracownikami. Mam bardzo poważną wątpliwość i bardzo prosiłbym o informację, w jaki sposób właśnie to wsparcie zostało wykorzystane, bo ja też nie mam wątpliwości, patrząc na ciężką pracę załóg pokładowych lotów, że ich kompetencja, ich doświadczenie przede wszystkim to jest gwarancja tego, że operacje lotnicze będą wykonywane bezpiecznie. A myślę, że to bezpieczeństwo w przewozach lotniczych jest niezwykle ważne.

Zatem, oprócz oczekiwania odpowiedzi ze strony pana prezesa też na ręce pana przewodniczącego składam propozycję, że być może potrzebne jest kolejne posiedzenie Komisji, być może podkomisji, na przykład na lotnisku w Warszawie, gdzie można byłoby omówić kompleksowo kwestie związane z finansowaniem.

Drugie pytanie dotyczy już konkretnie operacji lotniczych. Mówię tutaj o ewentualnym zawieszaniu niektórych kierunków, tak jak to miało ostatnio miejsce z lotami na Cypr. Takie niespodziewane decyzje mają to do siebie, że nie pomagają szeroko pojętej branży turystycznej – małym polskim firmom, które nie są w stanie generować czarterów, natomiast wykorzystują właśnie loty rozkładowe do tego, żeby prowadzić operacje turystyczne. Rzeczywiście zaskakiwanie w taki sposób tych małych firm, które jeżeli przetrwały już pandemię, to naprawdę wielkim wysiłkiem właścicieli, i są postawione w sytuacji, w której nie mogą realizować przewozów, nie mogą realizować imprez turystycznych pomimo tego, że mają klientów, są one zapłacone, zaliczkowane, stawia je w potwornie trudnej sytuacji. Zatem pytanie do pana prezesa: po pierwsze, czy planujecie państwo zawieszanie kolejnych kierunków na dłuższy okres czasu? Jeżeli tak, to jakich? A po drugie, czy można tutaj wdrożyć jakieś mechanizmy, które powodowałyby, że jednak nawiązano by współpracę może z reprezentacją tych mniejszych operatorów turystycznych? Tak jak mówię, globalni operatorzy, wielcy operatorzy, którzy korzystają z czarterów, jakoś sobie to wszystko planują i bilansują, natomiast w przypadku małych firm jest to bardzo poważny problem.

Ostatnie pytanie, kiedy nastąpi powrót do jakiejś, powiedziałbym, bardziej rozsądnej siatki połączeń w zakresie komunikacji między Warszawą a Krakowem i Katowicami? Mówię tutaj zwłaszcza o powrocie do późnego wylotu z na przykład Krakowa, o godzinie 21. Dzisiaj ostatni lot jest o 18. Przypomnę, że z Warszawy ostatni lot jest o 23, co umożliwia pasażerom transferowym w miarę dogodną podróż, natomiast ten dolot do Warszawy z godziny 18, a nie o 21, w wielu miejscach komplikuje podróże. Zatem pytanie o powrót do bardziej adekwatnej siatki połączeń.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Zamykam pulę pytań.

Bardzo proszę panów prezesów o udzielenie odpowiedzi. Natomiast też prośba, zresztą ona też wśród państwa posłów się pojawiała: w związku z tym, że szerokość niektórych wątków była na tyle duża, że prosiłbym, żeby to… Chciałbym tylko przypomnieć, że dzisiaj spotkaliśmy się, żeby porozmawiać na temat stanu bezpieczeństwa operacji lotniczych, więc w pierwszym rzędzie prosiłbym, żeby się skupić na tych pytaniach, a na pozostałe pytania odpowiedzieć albo w miarę możliwości dzisiaj, albo po prostu odpowiedzieć państwu posłom na piśmie. Tak że oddaję głos panu prezesowi Piotrowi Samsonowi. Bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Panie przewodniczący, to od razu, żeby uprościć: Mirosław Suchoń, proszę o odpowiedzi na piśmie…

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dobrze, dziękuję bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Może być na moją skrzynkę mejlową.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Nie, wszystkie odpowiedzi na adres sekretariatu Komisji, potem zostaną one przekazane.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Oczywiście, tylko w rozsądnym terminie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Proszę, panie prezesie.

Prezes ULC Piotr Samson:

Szanowny panie przewodniczący, bardzo dziękuję za udzielenie głosu, szczególnie że będę musiał tak naprawdę zaraz do tego samolotu uciekać. Postaram się szybko odpowiedzieć na główne pytania.

Kwestia incydentu w Zielonej Górze. Całościowe badanie tego incydentu należy do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych. Nasze organy są od siebie niezależne, z tego też powodu nie jest to w gestii ULC, jest to w gestii PKBWL, żeby całościowo ten incydent wyjaśnić i przedstawić raport. Z naszych informacji wynika, że tego finalnego raportu jeszcze nie ma. Dlatego prosimy o kontakt czy zadanie tego pytanie kolegom z PKBWL.

Następnie było pytanie związane z ptakami i kwestiami sokolników. Sprawdzimy tę kwestię, tylko to jest w osobnym departamencie, nie jest to związane bezpośrednio z operacjami PLL LOT tylko i wyłącznie, więc sprawdzimy to i oczywiście napiszemy na piśmie.

Kolejna rzecz, taka duża rzecz, która dotyczy kwestii pomocy publicznej dla LOT-u. Proszę państwa, to jest poza zakresem odpowiedzialności prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. My jesteśmy nadzorem, jeśli chodzi o kwestie bezpieczeństwa, i regulatorem. Natomiast wszystkie kwestie związane z finansowaniem Polskich Linii Lotniczych LOT i nadzorem właścicielskim to jest Ministerstwo Aktywów Państwowych. Tak że też bardzo prosimy, żeby tam kierować te wszystkie pytania.

Również pytania dotyczące decyzji handlowych Polskich Linii Lotniczych LOT, tzn. czy podejmujemy… LOT decyduje o pewnych lotach w określonych kierunkach, to również jest poza zakresem działalności ULC, jest to kwestia polityki handlowej Polskich Linii Lotniczych LOT.

Było również pytanie dotyczące kwestii systemu zarządzania, jeśli chodzi o personel pokładowy, kwestii pewnych modyfikacji związanych ze zmianami, jeśli chodzi o nomenklaturę stanowisk, kwestia starszych szefowych pokładu, szefowych pokładu – odniesiemy się do tego na piśmie, jeśli państwo pozwolą. Ta kwestia oczywiście była pod nadzorem Urzędu Lotnictwa Cywilnego i tę odpowiedź państwu wyślemy.

Końcowa chyba rzecz, związana z pytaniem pana posła przewodniczącego Polaczka, sytuacja w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Tak jak mamy to na chwilę obecną, z dużym prawdopodobieństwem będzie skutkować tym, że ilość operacji w polskiej przestrzeni powietrznej zostanie zmniejszona, bo jeżeli nie będzie odpowiedniej ilości kontrolerów, to wszystkich operacji nie będzie można zapewnić. Natomiast wszystkie te, które się odbędą, będą na pewno operacjami bezpiecznymi. Jaka będzie skala operacji, które się odbędą – to znowu jest pytanie do Polski Agencji Żeglugi Powietrznej, dlatego że oni przygotowują pewne scenariusze. My oczywiście będziemy je też zatwierdzać, natomiast chciałbym, żeby to pytanie à propos scenariuszy zapasowych i jak to wygląda z punktu widzenia ruchu – było skierowane do Polski Agencji Żeglugi Powietrznej.

To chyba tyle. Tak jak powiedziałem, do wszystkich innych rzeczy odniesiemy się na piśmie, natomiast jeszcze raz chciałbym powiedzieć, że kwestia właścicielska – czyli kwestia związana z pieniążkami, finansowaniem PLL LOT, wydawaniem tych pieniążków, decyzjami na temat floty, zakupowania samolotów – jest poza kwestią prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy reprezentanci LOT-u będą chcieli zabrać głos?

Kierownik do spraw bezpieczeństwa PLL LOT Grzegorz Mikuła:

Tak, jak najbardziej. Jesteśmy teraz gotowi, żeby udzielić kilku odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Bardzo proszę.

Kierownik do spraw bezpieczeństwa PLL LOT Grzegorz Mikuła:

Pojawiło się trochę kwestii ekonomicznych, które nie są w zakresie agendy dzisiejszego posiedzenia Komisji, więc nie jesteśmy na nie w stanie odpowiedzieć, są to też decyzje stricte handlowe, na które być może nie będziemy mogli udzielić odpowiedzi.

W sprawach dotyczących bezpieczeństwa odpowiedziałbym może na kilka pytań. Pani posłanka Sibińska zadała pytanie o lot w Zielonej Górze. Było to przedmiotem osobnego posiedzenia tej właśnie Komisji, na którym już padło wiele odpowiedzi. Tak jak pan prezes Samson stwierdził, jest to dalej przedmiotem postępowania Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, oczekujemy na jej raport. Jeżeli chodzi o to, że Polskie Linie Lotnicze LOT powinny przeprowadzić własne postępowanie, to jak najbardziej zostało ono przeprowadzone. Poruszaliśmy tę kwestię też na poprzednim posiedzeniu Komisji. Przewodniczyłem tej wewnętrznej komisji, wszystkie nasze wewnętrzne zalecenia, które zostały zauważone, zostały wdrożone w terminie. Jak na razie po prostu oczekujemy na raport końcowy Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych.

Co do pytania o ptaki, tutaj też, tak jak pan prezes Samson, nie jestem w stanie do końca odpowiedzieć na to pytanie, ponieważ jest to bardziej w zakresie portów lotniczych. Zatem jedynie mogę powiedzieć z naszej strony, że mamy dostęp do informacji, w jaki sposób porty lotnicze zarządzają tym problemem. Sokolnicy nie są jedynym sposobem zabezpieczania się przed zderzeniami z ptakami. Gdyby tak było, gdyby nawet był ten brak dostępu do sokolników, to widzimy – tak jak wszystkie linie lotnicze na świecie, to jest trend, który jest omawiamy na wszystkich spotkaniach branżowych w zakresie bezpieczeństwa – że w związku ze zmniejszeniem skali operacji lotniczych liczba zdarzeń z ptakami wzrosła, niezależnie od tego, czy sokolnicy, czy inne środki, na przykład pirotechniczne, są stosowane w celu odstraszenia ptaków. Zatem nawet jeżeliby tych sokolników nie było, to dalej poziom bezpieczeństwa jest zapewniany alternatywnymi sposobami, które w zasadzie są równie skuteczne, a czasami nawet bardziej. Nie trzeba wykorzystywać do tego celu zwierząt.

Co do pytań posła Jońskiego odnośnie do dofinansowania, to są kwestie ekonomiczne, na które nie mogę teraz odpowiedzieć.

Jeżeli chodzi o wpływ na bezpieczeństwo lotnicze, to tam była podniesiona taka kwestia likwidacji stanowiska instruktorów. Było to oczywiście przedmiotem analiz ryzyka z naszej strony. Cała dokumentacja była też przedmiotem audytu Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Zidentyfikowane zagrożenia nie zostały ocenione na powodujące zagrożenia bezpieczeństwa lotniczego. Wszystkie wprowadzone nowe procedury są przestrzegane, programy szkolenia są stworzone i nasz personel pokładowy jest doskonale wyszkolony już według nowych procedur na stanowisku senior pursera.

Co do programu selekcji, rekrutacji na szefowe pokładu, tam nastąpiła jedynie zmiana nomenklatury – tego, jak jest nazywane to stanowisko. W większości nastąpiło przejście tych samych osób na nowe stanowiska, a nowe osoby, które się pojawiły w tym zakresie, przeszły bardzo szczegółowy proces rekrutacji, a następnie szkolenia, które z tego co wiem, było wielodniowe i bardzo szczegółowe. To też było przedmiotem audytu wewnętrznego.

Dalsze pytania. Pan poseł Lasek zadał kilka bardzo interesujących pytań tutaj, na które postaram się odpowiedzieć najlepiej, jak potrafię. Bardzo też dziękuję za tak pozytywną ocenę pracy naszej Komisji Badania Zdarzeń Lotniczych.

Odnośnie do liczby raportów, jakie mieliśmy w ostatnich latach, pośrednio zostało to pokazane przeze mnie na prezentacji, gdzie tam była liczba na 1000 operacji – była też liczba operacji. Jeżeli chodzi o twarde liczby, to możemy powiedzieć, bo to jest wynikowe:

w latach 2017–2021 to było 8000 raportów, w 2021 r. – 1522, w 2020 r. – 970, w 2019 r. – 1600, w 2018 r. – 1200.

Padło też pytanie dotyczące rozbicia listy raportów na to, ile dostajemy raportów dobrowolnych – ze względu na to, że jest to raportowanie obowiązkowe. To jest też temat, który pojawia się na wielu spotkaniach branżowych, czy to IATA, czy EASA. Europa przyjęła taki sposób zarządzania bezpieczeństwem lotniczym, że katalog zdarzeń podlegających obowiązkowemu raportowaniu jest niezwykle szeroki w stosunku do tego, co jest w reszcie świata. Zatem to, co jest raportem dobrowolnym w Ameryce Południowej czy Stanach Zjednoczonych, gdzie jest bardzo duży odsetek raportów dobrowolnych, jest bardzo często pokryte przez raportowanie obowiązkowe w Europie, więc też w Polsce. Ale pomimo tego zrobiłem szybki przegląd naszych baz danych – 1130 raportów dobrowolnych otrzymaliśmy w ostatnich pięciu latach i stanowiło to około 18% wszystkich raportów, co jest niezwykle dobrym wynikiem jak na Europę, porównujemy się w tym zakresie z innymi przewoźnikami. Zatem też pokazuje to dosyć znaczne zaawansowanie naszego systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym.

Co do pytania odnośnie do liczby badań nadzorowanych przez PKBWL, czyli państwową komisję, nie jest to duży odsetek. Ale tak jak pan poseł wspomniał, być może jest też docenione to, że nasza Komisja Badania Zdarzeń Lotniczych jest niezwykle profesjonalna i ma w swoich szeregach również byłych członków Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych lub też nawet aktualnych. Jeżeli chodzi o odsetek, jaki jest, to ciężko mi na ten moment powiedzieć, ale jest to ok. 5–6%. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych angażuje się tylko w pomoc w badaniu najcięższych przypadków, kiedy są poważne incydenty. Tych akurat, jak już mówiłem, nie mieliśmy w ostatnim w czasie – teraz jedynie w tym roku jeden, który jest nadzorowany z kolei przez komisję niemiecką.

Odnośnie do stojących samochodów boeingów 787. Jest to związane z niewystarczającym popytem. Samoloty są nadzorowane pod względem technicznym i pod kuratelą też firmy Boeing, która cały czas wspiera nas w tym, żeby pomimo tego, że te samoloty stoją i aktualnie nie są wykorzystywane z powodów ekonomicznych, zapewnić, że – kiedy tylko będzie taka potrzeba i zostaną przywrócone do latania – będą spełniać wszystkie najwyższe światowe wymogi techniczne i bezpieczeństwa.

Co do planów flotowych, to podlegają one aktualnie różnym rozważaniom i procedurom wewnętrznym na poziomie ekonomicznym. Ale również, jak tylko zapadną końcowe decyzje – teraz być może już jakoś w najbliższym czasie – podlega to procedurze zarządzania zmianą, która jest częścią naszego systemu zarządzania bezpieczeństwem. Jest to dosyć szczegółowy proces, w którym opisujemy wszystkie ryzyka, procesy komunikacyjne lub działania do podjęcia. Każde większe rozszerzenie floty jest objęte takim procesem. Cały ten proces zarządzania zmianą też podlega oczywiście audytom Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Co do to wpływu formy zatrudnienia na bezpieczeństwo – to się przewijało również w pytaniach posła Polaczka i posła Sterczewskiego czy też posła Suchonia – została przeprowadzona analiza ryzyka odnośnie do wprowadzenia formy zatrudnienia tzw. B2B. Było to, o ile pamiętam, w 2014 r., pierwsza wersja tego, czy w 2015 r. – podlegała ona oczywiście rewizji i wielokrotnie też sprawdzaliśmy, czy znajdujemy jakieś dalsze negatywne trendy. Jestem na bieżąco ze wszystkimi danymi dotyczącymi bezpieczeństwa, osobiście statystycznie nie widzę żadnych korelacji pomiędzy liczbą incydentów a formą zatrudnienia. Również wszyscy nasi eksperci raczej potwierdzają tę wersję, więc nie widzimy takiego wpływu formy zatrudnienia na bezpieczeństwo.

Co do liczby personelu kontra liczba samolotów, którymi operujemy. Aktualnie jest ona adekwatna do liczby operacji, tak samo podlega ona ciągłym analizom działów operacyjnych. Jesteśmy przygotowani na to, że w przypadku zwiększenia liczby operacji musimy mieć konkretną liczbę pilotów. Nie będziemy po prostu wykonywać operacji, jeżeli nie będziemy mieć na to dobrze wyszkolonych pilotów, o co dbamy, jak tylko jesteśmy w stanie.

Odnośnie do pytania posła Polaczka – sporu z firmą Boeing i kupna części za gotówkę. Z tego co wiem, współpraca z firmą Boeing w sprawach operacyjnych przebiega wyśmienicie. Jestem też w stałym kontakcie z naszym działem zarządzania ciągłą zdatnością

techniczną i wszystkie potrzebne części są dostarczane na czas, często w przeciągu kilku godzin, i otrzymujemy wszystkie potrzebne części – to, co jest potrzebne.

Pojawiała się też kwestia wypoczynku załóg i komfortu wypoczynku, zwłaszcza w lotach czarterowych. Tutaj mamy bardzo rozwinięte raportowanie tzw. fatigue reports, czyli raporty zmęczeniowe. Są safety action groups, czyli grupy reagowania do spraw bezpieczeństwa, właśnie do spraw zmęczenia załóg, które są regularnie powoływane i są tam omawiane wszystkie raporty dotyczące tego, że na przykład miejsce wypoczynku jest nieadekwatne. Często, jeżeli tak jest – pojawiają się takie raporty, nie będziemy zaprzeczać – jak tylko jest taka możliwość, jest jakikolwiek inny dostępny hotel, są podejmowane takie zmiany, jeżeli są do tego przesłanki merytoryczne, czyli na przykład pojawiają się raporty wskazujące na to, że miejsce wypoczynku miało wpływ na zmęczenie. Gdyby jeszcze miało to wpływ na bezpieczeństwo, do takiego raportu fatigue report powinien być złożony air safety report, który wskazywałby – i tą sprawą się natychmiast zajmujemy, jak tylko takie zalecenia wpływają.

Padło też pytanie o subiektywne odczucia, chyba dotyczące bezpieczeństwa w czasie pandemii, pilotów. Jako że jestem czynnym pilotem i cały czas wykonuję operacje lotnicze, to subiektywnie mogę powiedzieć, że jest bardzo bezpiecznie. Jeżeli chodzi tak bardziej już dokładnie, było to oczywiście przedmiotem wielu analiz. W czasach covidowych zrobiliśmy tyle analiz bezpieczeństwa, że wcześniej pewnie w historii zapełniłoby to kilka lat. Kwestia tego, w jaki sposób zapewnić ciągłość poziomu wyszkolenia załóg, była omawiana na wielu właśnie takich grupach reagowania do spraw bezpieczeństwa, w ścisłym gronie kierownictwa z pilotami, z przedstawicielami operational safety and advisory group – to są przedstawiciele pilotów, wybrani przez nich też, żeby stwierdzić, w jaki sposób przy znacznie zmniejszonym zapotrzebowaniu na latanie zapewnić, że piloci, którzy latają, są odpowiednio wyszkoleni. W przypadku gdy nie jesteśmy w stanie im zapewnić odpowiedniej liczby godzin, żeby podtrzymać ich nawyki, są oni kierowani na dodatkowe szkolenia symulatorowe lub też e-learningowe, teoretyczne, i takie zapewnienie zostało wszystkim w czasie pandemii jak najbardziej prowadzone.

Dalej pojawiały się głównie kwestie dotyczące zatrudnienia B2B. W większości jest to decyzja finansowa firmy i nie dotyczy to za bardzo spraw bezpieczeństwa. Zatem nie jestem w stanie przedstawić państwu odpowiedzi na to pytanie, ponieważ jest to też trochę poza agendą tego spotkania.

Odnośnie do zawieszania kierunków – związane jest to oczywiście tylko i wyłącznie z kwestiami pandemii, restrykcji i ekonomicznymi. LOT może zagwarantować i zapewniamy też pana posła Suchonia, że otwieramy jakiekolwiek połączenia, które mają sens ekonomiczny, jak i też spełniają wymogi bezpieczeństwa.

Mam nadzieję, że odpowiedziałem na wszystkie pytania, jakie udało mi się odnotować. Jeżeli mają państwo jakieś dodatkowe, to oczywiście jesteśmy do państwa dyspozycji.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Dwie prośby podtrzymuję. Po pierwsze, żeby zarówno ULC, jak i LOT były łaskawe przekazać na adres sekretariatu Komisji te prezentacje, które państwo dzisiaj pokazywali. Po drugie, na te pytania, które padły, a na które nie można było dzisiaj udzielić odpowiedzi, poproszę o odpowiedź na piśmie – oczywiście z tym zastrzeżeniem, o którym mówił pan prezes, jeżeli one nie naruszają jakichś tajemnic handlowych.

Bardzo serdecznie dziękuję i też korzystając z okazji, bo nigdy nie miałem osobiście okazji poznać pana kapitana, ale z całą pewnością dla wielu skromnych posłów takich jak ja pan kapitan Wrona jest bohaterem. Tak że myślę, że nie tylko w imieniu własnym, ale przekazuję wyrazy głębokiego szacunku dla pana profesjonalizmu, dzięki któremu uratował pan wielu ludzi. Tak że cieszę się, że chociaż w taki sposób mogliśmy się poznać. Mam nadzieję, że jak wreszcie ten COVID się uspokoi, to spotkamy się też na żywo po prostu. Tak że wyrazy serdecznych pozdrowień od Komisji i wyrazy szacunku.

Na tym zamykam dyskusję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Dziękuję serdecznie.

Instruktor lotniczy w LOT Flight Academy kpt. Tadeusz Wrona:

Bardzo dziękuję za życzliwą pamięć, za życzliwą ocenę i pozdrawiam również wszystkich, szanowne panie posłanki, szanownych panów posłów, pana przewodniczącego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo.